

Projet de règlement grand-ducal modifiant le règlement grand-ducal du 23 décembre 2016 portant exécution de l'article 104, alinéa 3 de la loi modifiée du 4 décembre 1967 concernant l'impôt sur le revenu.

Nous Henri, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,

Vu la loi modifiée du 4 décembre 1967 concernant l'impôt sur le revenu et notamment son article 104, alinéa 3 ;

Vu les avis de la Chambre de commerce et de la Chambre des métiers demandés;

Vu l'article 1er, paragraphe 1er, de la loi du 16 juin 2017 sur l'organisation du Conseil d'État et considérant qu'il y a urgence ;

Sur le rapport de Notre Ministre des Finances et de Notre Ministre de la Mobilité et des Travaux publics, et après délibération du Gouvernement en conseil ;

Arrêtons :

Art. 1^{er}. A la fin de l'article 3, lettre b) du règlement grand-ducal du 23 décembre 2016 portant exécution de l'article 104, alinéa 3 de la loi modifiée du 4 décembre 1967 concernant l'impôt sur le revenu sont ajoutées les phrases suivantes :

« Pour l'année d'imposition 2020, la catégorie d'émission de CO₂ est fixée en fonction de la valeur combinée de CO₂ en g/km déterminée lors du cycle d'essai dit « New European Driving Cycle » (ci-après « NEDC »).

A partir de l'année d'imposition 2021, la catégorie d'émission de CO₂ est fixée en fonction de la valeur combinée de CO₂ en g/km déterminée lors du cycle d'essai dit « Worldwide Harmonized Light Vehicle Test Procedure » pour autant que cette valeur est indiquée au certificat de conformité.

Par dérogation à la phrase qui précède, la catégorie d'émission de CO₂ est fixée en fonction de la valeur combinée de CO₂ en g/km déterminée lors du cycle d'essai « NEDC » pour les voitures qui font l'objet d'un contrat signé après le 31 décembre 2016 et non-échu au 31 décembre 2019 et ce jusqu'à l'échéance normale du terme. ».

Art. 2. Le présent règlement entre en vigueur le 1^{er} janvier 2020.

Art. 3. Notre ministre ayant les Finances dans ses attributions, et Notre ministre ayant les Transports dans ses attributions, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent règlement grand-ducal qui sera publié au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.

Le Ministre des Finances

Pierre GRAMEGNA

Le Ministre de la Mobilité
et des Travaux publics

François BAUSCH

EXPOSE DES MOTIFS

1. Dispositions générales

Les émissions CO₂ sont mesurées pour chaque type de véhicule selon une procédure d'essai. Sur base de l'évaluation continue des procédures concernées, des cycles d'essai et des résultats d'essais, il apparaît que les informations sur la consommation de carburant et les émissions de CO₂ obtenues lors de l'essai des véhicules conformément au cycle international communément appelée « New European Driving Cycle » (NEDC) ne sont plus adéquates et ne reflètent plus la réalité des émissions réelles. Dans ces circonstances, l'Union européenne a décidé en 2017 qu'il convient de prévoir une nouvelle procédure d'essai réglementaire en mettant en œuvre le cycle d'essai communément appelée « Worldwide Harmonised Light Vehicle Test Procedure » (WLTP).

Au vu de changements dans la législation européenne de réception par type, à savoir les modifications de la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil européen du 5 septembre 2007 établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, composants et entités techniques destinés à ces véhicules apportées par le Règlement (UE) 2017/1151 de la Commission du 1er juin 2017, le Luxembourg est obligé de mettre en œuvre la transition du cycle d'essai NEDC vers le cycle d'essai WLTP pour toute la législation et réglementation qui se base sur les émissions de CO₂.

En matière environnementale, l'Accord de Paris sur le climat adopté à l'unanimité par 195 pays en décembre à Paris à l'issue de la COP21 a fixé des objectifs ambitieux de réduction des émissions de gaz à effet de serre afin que le réchauffement global reste inférieur à 2°C. En raison de cette urgence climatique, il est d'une importance primordiale pour le Gouvernement d'accélérer l'effort climatique, ce qui s'est aussi reflété par l'adoption par le Conseil de gouvernement d'un projet de loi sur la gouvernance en matière de climat (« Klimaschutzgesetz ») début décembre dans lequel le Luxembourg s'engage à réduire ses émissions de CO₂ de 55 pour cent en 2030 par rapport à 2005. Dans l'optique d'atteindre cet objectif, il est proposé d'adapter la réglementation fiscale afin d'inciter davantage les contribuables à adopter un comportement durable et en ligne avec les objectifs en matière environnementale. Les changements apportés par le présent projet de règlement grand-ducal devraient contribuer à atteindre les objectifs de réduction des émissions de CO₂ dans le secteur des transports.

L'article 104, alinéa 3 de la loi modifiée du 4 décembre 1967 concernant l'impôt sur le revenu prévoit explicitement que les règlements grand-ducaux pris sur cette base peuvent tenir compte de critères écologiques. Sur cette base, le règlement grand-ducal du 23 décembre 2016 portant exécution de l'article 104, alinéa 3 de la loi modifiée du 4 décembre 1967 concernant l'impôt sur le revenu fixe les principes d'évaluation de la mise à disposition gratuite ou à prix réduit d'une voiture que le salarié peut utiliser pour ses besoins privés. Cette évaluation est ainsi modulée en

fonction de critères écologiques afin de motiver les employeurs et leurs salariés à opter pour des voitures plus propres.

Afin d'accélérer encore davantage la transition écologique, le présent projet de règlement grand-ducal prévoit de se baser sur la valeur d'émission WLTP pour le calcul des avantages en nature à partir de l'année 2021. En ce qui concerne l'année 2020, la détermination de l'avantage en nature continuera cependant d'être basée sur la valeur combinée de CO₂ en g/km déterminée lors du cycle d'essai dit « NEDC ». Une règle transitoire prévoit enfin que les avantages en nature octroyés pour les voitures faisant l'objet d'un contrat signé après le 31 décembre 2016 mais non-échu au 31 décembre 2019 continueront à être calculés jusqu'à l'échéance normale du terme sur base de la valeur combinée de CO₂ en g/km déterminée lors du cycle d'essai « NEDC ».

2. Commentaire des articles

Ad art. 1^{er} :

L'avantage en nature des véhicules de sociétés de catégorie M1 continuera à être déterminé en fonction de la motorisation et des émissions de CO₂ du véhicule.

Pour les contrats signés durant l'année 2020, l'avantage en nature des véhicules de sociétés sera calculé avec les valeurs NEDC pour l'année d'imposition 2020 et à partir de l'année d'imposition 2021 sur base des valeurs WLTP.

Pour tous les contrats signés à partir du 1^{er} janvier 2021, l'avantage en nature des véhicules de sociétés sera calculé en fonction des valeurs WLTP.

Pour les voitures faisant l'objet d'un contrat signé après le 31 décembre 2016 mais non-échu au 31 décembre 2019 une règle transitoire prévoit que les avantages en nature octroyés continueront à être calculés jusqu'à l'échéance normale du terme sur base de la valeur combinée de CO₂ en g/km déterminée lors du cycle d'essai « NEDC ».

Ad art. 2 :

Date d'application.

Ad art. 3 :

Formule exécutoire.

3. Justification de l'urgence

A partir du 1^{er} mars 2020, il ne sera plus possible pour les véhicules neufs M1 complets ou complétés, tombant sous les dispositions transitoires de fin de séries et disposant exclusivement d'une valeur NEDC, d'être immatriculés au Luxembourg. Ainsi tous les véhicules M1 doivent obligatoirement disposer à partir de cette date d'une valeur WLTP.

La crise climatique qui s'est accélérée au cours des derniers mois rend nécessaire de prévoir une entrée en vigueur aussi rapide que possible du présent projet de règlement grand-ducal. En effet, une entrée en vigueur au 1^{er} janvier 2020 du projet de règlement grand-ducal permettra d'informer les personnes concernées de façon complète et précise des implications potentielles d'un point de vue du calcul de l'avantage en nature. En incitant les contribuables à adopter un comportement durable et en ligne avec les objectifs en matière environnementale, l'entrée en vigueur au 1^{er} janvier 2020 du projet de règlement grand-ducal permet de maximiser l'effet incitatif attendu des mesures projetées, permettant ainsi également de contribuer à lutter contre l'urgence climatique, en particulier en ce qui concerne les objectifs de réduction des émissions de CO₂ dans le secteur des transports. En effet, au regard du taux de renouvellement élevé pour les véhicules de sociétés ou leasing, le projet de règlement grand-ducal vise à réduire les émissions CO₂ du parc automobile national qui est responsable pour 2/3 de l'ensemble des émissions CO₂ émises au Luxembourg.

Les adaptations apportées par le présent projet de règlement grand-ducal auront un impact sur la détermination du calcul de l'avantage en nature tel que prévu par l'article 104, alinéa 3 de la loi modifiée du 4 décembre 1967 concernant l'impôt sur le revenu. Dans un souci de prévisibilité pour les contribuables concernés, il est impératif que les adaptations apportées par le présent projet de règlement grand-ducal puissent entrer en vigueur dès le 1^{er} janvier 2020. Il s'agit de clarifier dès le début de l'année 2020 les modalités de calcul des avantages en nature aussi bien pour l'année d'imposition 2020 qu'au-delà.

Texte coordonné

du

Règlement grand-ducal du 23 décembre 2016 portant exécution de l'article 104, alinéa 3 de la loi modifiée du 4 décembre 1967 concernant l'impôt sur le revenu

(Mém. A 2016 N° 274)

Art. 1^{er}.

Aux termes de l'article 95 de la loi modifiée du 4 décembre 1967 concernant l'impôt sur le revenu (ci-après « la loi »), les avantages tant contractuels que bénévoles obtenus dans le cadre d'une occupation salariée sont à soumettre à la retenue d'impôt sur les salaires.

D'après l'article 104, alinéa 2 de la loi, les avantages ne consistant pas en espèces sont à évaluer au prix moyen usuel du lieu de consommation ou d'usage et de l'époque de la mise à la disposition. Par prix moyen usuel, il y a lieu de comprendre le prix que le bénéficiaire et non le débiteur aurait dû déboursier pour se procurer ledit avantage. La mise à la disposition de l'avantage est accomplie, du point de vue fiscal, dès que le salarié est en mesure de jouir effectivement de l'avantage accordé. La valeur de l'avantage ainsi déterminée est à soumettre à la retenue d'impôt tant que le salarié n'y a pas renoncé formellement.

Dans certaines situations, il arrive qu'à défaut de biens ou de services réellement comparables à ceux alloués par l'employeur au salarié ou de données suffisantes en vue d'une évaluation précise de ces biens ou services, l'application rigoureuse des règles d'évaluation de l'article 104, alinéa 2 de la loi pose des problèmes sur le plan de l'exécution pratique des dispositions en question.

Pour pallier ces difficultés et garantir l'équité fiscale, le présent règlement établit, pour certains avantages en nature, des règles d'évaluation forfaitaire.

Celles-ci n'ont toutefois qu'un caractère subsidiaire par rapport aux règles d'évaluation de l'article 104, alinéa 2 de la loi.

Ainsi, en cas de conflit entre l'application des mesures d'évaluation forfaitaire du présent règlement et les règles d'évaluation de l'article 104, alinéa 2 de la loi, ou encore, pour le cas où les mesures d'évaluation forfaitaire conduisent à un résultat manifestement contraire à la réalité, l'évaluation des avantages en nature visés doit se faire conformément aux dispositions de l'article 104, alinéa 2 de la loi.

Art. 2.

Est visée la voiture automobile à personnes de la catégorie M1 définie à l'article 2.18. de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 appartenant à l'employeur ou prise en leasing ou en location par ce dernier, mais qui peut aussi être utilisée par le salarié pour ses déplacements

privés. Est également visée la voiture mise à la disposition du salarié pour effectuer ses trajets de son domicile à son lieu de travail et utilisée également pour ses déplacements privés.

Ne tombe pas dans le champ d'application le véhicule privé du salarié, qu'il lui appartienne ou qu'il soit pris en leasing ou location, dont l'intégralité ou une partie des frais sont supportés par l'employeur. Les frais ainsi pris en charge par l'employeur, que ce soit de manière forfaitaire ou par remboursement des frais effectifs, sont à considérer comme revenus d'une occupation salariée et à soumettre à la retenue d'impôt. Si le salarié utilise sa voiture privée pour les déplacements professionnels dans l'intérêt de son employeur, ce dernier est en droit de procéder au remboursement des frais de route afférents d'après les tarifs prévus pour le fonctionnaire comparable. Quant aux frais se rapportant au trajet du salarié entre son domicile et le lieu de travail, ils sont couverts par la déduction forfaitaire prévue par l'article 105bis de la loi. S'ils sont remboursés par l'employeur, ils sont à considérer comme rémunération imposable.

Art. 3.

L'évaluation de l'avantage se fait selon deux principes :

a) Evaluation d'après le prix de revient kilométrique

La valeur de l'avantage est déterminée en conformité du principe ancré dans l'article 104 alinéa 2 de la loi sur la base du kilométrage effectué à titre privé par le salarié avec la voiture. A cet effet, le salarié est obligé de tenir un carnet de bord dans lequel il inscrira tous les trajets à caractère privé y compris le parcours du domicile au lieu de travail. Ce carnet de bord devra être annexé au compte de salaires. Il appartiendra à l'employeur d'établir le prix de revient kilométrique compte tenu de la voiture mise à la disposition du salarié. La valeur de l'avantage correspond au produit du nombre de kilomètres parcourus à titre privé par le salarié et le prix de revient kilométrique de la voiture. Le décompte est à faire mensuellement.

b) Evaluation forfaitaire

Le procédé de détermination de la valeur de l'avantage résultant de la mise à la disposition d'une voiture décrit sous a) peut être remplacé par un système forfaitaire basé dans tous les cas sur le prix global d'acquisition du véhicule à l'état neuf, y compris options et TVA, diminué, le cas échéant, de la remise accordée à l'acquéreur. La même valeur doit être mise en compte dans le cas d'un contrat de leasing ou de location. Il en est de même lorsqu'il s'agit d'une voiture d'occasion.

La valeur mensuelle de l'avantage est basée sur la valeur du véhicule neuf telle que décrite ci-dessus multipliée avec les taux suivants selon les différentes catégories et/ou motorisations :

Catégories d'émissions de CO ₂	Motorisation essence (seule ou hybride) ou avec motorisation au gaz naturel comprimé (GNC)	Motorisation diesel (seule ou hybride)	Motorisation à 100% électrique ou à l'hydrogène
0 g/km			0,5 %
>0-50 g/km	0,8 %	1,0 %	
>50-110 g/km	1,0 %	1,2 %	
>110-150 g/km	1,3 %	1,5 %	
>150 g/km	1,7 %	1,8 %	

Le certificat d'immatriculation et le certificat de conformité d'une voiture automobile renseignent la catégorie dont elle fait partie. Les données pertinentes figurant sur lesdits certificats servent de preuves probantes pour déterminer l'avantage en question.

Pour l'année d'imposition 2020, la catégorie d'émission de CO₂ est fixée en fonction de la valeur combinée de CO₂ en g/km déterminée lors du cycle d'essai dit « New European Driving Cycle » (ci-après « NEDC »).

A partir de l'année d'imposition 2021, la catégorie d'émission de CO₂ est fixée en fonction de la valeur combinée de CO₂ en g/km déterminée lors du cycle d'essai dit « Worldwide Harmonized Light Vehicle Test Procedure » pour autant que cette valeur est indiquée au certificat de conformité.

Par dérogation à la phrase qui précède, la catégorie d'émission de CO₂ est fixée en fonction de la valeur combinée de CO₂ en g/km déterminée lors du cycle d'essai « NEDC » pour les voitures qui font l'objet d'un contrat signé après le 31 décembre 2016 et non-échu au 31 décembre 2019 et ce jusqu'à l'échéance normale du terme.

Art. 4.

Participation du salarié aux frais d'entretien du véhicule mis à sa disposition :

a) Participation forfaitaire fixe

Au cas où l'employeur met à la disposition du salarié une voiture moyennant participation forfaitaire aux frais, cette participation est à porter en déduction de la valeur de l'avantage déterminée d'après l'article 3a) et 3b) ci-dessus.

Si l'employeur exige du salarié une participation forfaitaire par kilomètre de trajets à caractère privé, celle-ci peut être portée en déduction de la valeur de l'avantage calculée d'après l'article 3a) et 3b) ci-dessus, à condition que le kilométrage privé effectué par le salarié avec la voiture de service puisse être déterminé exactement sur la base d'un carnet de bord tel que décrit à l'article 3a) ci-dessus. Une évaluation forfaitaire du kilométrage privé effectué par le salarié n'entre pas en ligne de compte. Quant aux frais se rapportant au trajet du domicile au lieu de travail et vice-versa, ils ne donnent pas lieu à déduction de la prédite base conformément aux considérations développées à l'article 2 ci-dessus.

b) Prise en charge par le salarié de frais variables

Toute participation aléatoire du salarié se traduisant par la prise en charge de frais non fixes, tels que frais de carburant, d'entretien, de réparations etc., ne peut être portée en déduction de la valeur de l'avantage déterminée forfaitairement d'après l'article 3b).

c) Participation du salarié aux frais d'acquisition, de leasing ou de location du véhicule mis à sa disposition :

1) Participation du salarié au prix d'acquisition du véhicule

Cette participation n'a pas d'effet direct sur le taux fixé à l'article 3 pour l'évaluation de la valeur mensuelle de l'avantage du fait que d'un côté elle ne peut représenter, du point de vue fiscal, qu'une part mineure du prix global d'acquisition du véhicule et que de l'autre côté, elle n'a aucune incidence sur les frais de fonctionnement de la voiture. Aussi les raisons qui sont à la base d'une participation plus importante du salarié au prix d'acquisition de la voiture reposent-elles généralement sur des considérations personnelles de celui-ci.

Toutefois, si la participation du salarié n'affecte pas l'évaluation forfaitaire de l'avantage d'après l'article 3b), elle peut cependant être imputée dans certaines limites sur la valeur de l'avantage par la voie de l'amortissement.

Le détail du calcul afférent est à joindre au compte de salaire du salarié disposant de la voiture.

Au cas où la participation du salarié dans le prix d'acquisition de la voiture dépasse 20 pour cent du prix tel que défini à l'article 3b), il est admis que la prise en charge par le salarié de la part excédant le taux de participation est motivée par des considérations d'ordre personnel. Dans un tel cas, la part de la participation est à limiter à 20 pour cent du prix d'acquisition déboursé par l'employeur.

Il est précisé que même dans le cas où la participation du salarié ne peut être amortie que partiellement, les détails du calcul sont à joindre au compte de salaires.

2) La voiture est prise en leasing ou en location par l'employeur et le salarié participe au coût du leasing ou de la location

La participation du salarié au coût du leasing ou de la location du véhicule de service mis à sa disposition est à considérer comme participation fixe (voir point 1) ci-dessus) et à porter en déduction de la valeur de l'avantage déterminée forfaitairement. Au cas où la participation du salarié au coût de leasing ou de la location dépasse 20 pour cent du coût à charge de l'employeur, la participation qui donne lieu à déduction dans le chef du salarié est plafonnée à 20 pour cent (prédominance de considérations d'ordre personnel).

Art. 5.

L'avantage découlant de la reprise du véhicule par le salarié, notamment après l'expiration du contrat de leasing conclu entre l'employeur et le donneur de leasing est calculé de la manière suivante.

Dans le cas où - après la mise à sa disposition par l'employeur - le salarié rachète un véhicule de service à un prix de faveur, il y a lieu d'analyser, s'il y a un avantage supplémentaire à imposer.

Cet avantage supplémentaire est à plafonner. L'imputation successive au salarié bénéficiaire des deux avantages en nature découlant de la mise à la disposition gratuite d'une voiture de service pour des déplacements privés et du rachat de cette voiture à un prix de faveur doit être plafonnée à concurrence du prix d'acquisition global de la voiture en cause tel que défini à l'article 3b), ce prix d'acquisition devant être réduit par les participations aux frais de la part du salarié reconnues comme déductibles par l'article 4c), et, qu'il y a lieu de vérifier dans chaque cas litigieux de rachat d'une voiture de service par un salarié si ce plafond a été dépassé, hypothèse dans laquelle l'avantage du chef du rachat et la retenue afférente sont à adapter en conséquence.

Indépendamment du taux visé à l'article 3b), la mise en compte de l'avantage préalablement imposé auprès du salarié avant la reprise du véhicule et servant, le cas échéant, à l'évaluation de l'avantage découlant de la reprise du véhicule par le salarié, est à faire invariablement sur base d'un taux de 1,5 pour cent.

L'évaluation de l'avantage rencontre le problème de la détermination de la valeur de marché du véhicule en question. En présence des différents facteurs susceptibles d'influer sur cette évaluation, mais surtout dans un souci de l'équité fiscale, la méthode simplifiée suivante est préconisée :

Taux d'évaluation des voitures de service lors du rachat

MOIS	TAUX	ANS	MOIS	TAUX	ANS
0	75,00		49	34,17	
1	74,17		50	33,33	
2	73,33		51	32,50	
3	72,50		52	31,67	
4	71,67		53	30,83	
5	70,83		54	30,00	
6	70,00		55	29,17	
7	69,17		56	28,33	
8	68,33		57	27,50	
9	67,50		58	26,67	
10	66,67		59	25,83	
11	65,83		60	25,00	5
12	65,00	1	61	24,17	
13	64,17		62	23,33	
14	63,33		63	22,50	
15	62,50		64	21,67	
16	61,67		65	20,83	
17	60,83		66	20,00	
18	60,00		67	19,17	
19	59,17		68	18,33	
20	58,33		69	17,50	
21	57,50		70	16,67	
22	56,67		71	15,83	
23	55,83		72	15,00	6
24	55,00	2	73	14,17	
25	54,17		74	13,33	
26	53,33		75	12,50	
27	52,50		76	11,67	
28	51,67		77	10,83	
29	50,83		78	10,00	
30	50,00		79	9,17	
31	49,17		80	8,33	
32	48,33		81	7,50	
33	47,50		82	6,67	
34	46,67		83	5,83	
35	45,83		84	5,00	7
36	45,00	3	85	4,17	

37	44,17	86	3,33
38	43,33	87	2,50
39	42,50	88	1,67
40	41,67	89	0,83
41	40,83	90	0
42	40,00		
43	39,17		
44	38,33		
45	37,50		
46	36,67		
47	35,83		
48	35,00	4	

Conscient du problème que ce mode simplifié de l'évaluation de la valeur de marché ne puisse pas dans tous les cas conduire à un résultat satisfaisant, il est proposé, qu'en cas de désaccord, l'employeur fasse établir une expertise certifiée par un professionnel de la branche automobile pour, le cas échéant, déterminer un prix du marché divergeant du mode simplifié. La valeur du marché peut également diverger en présence de circonstances particulières à apprécier par l'administration, par exemple s'il s'agit d'un véhicule de collection ou d'un véhicule à valeur très élevée.

Art. 6.

Attribution d'avantages nets d'impôt

Dans le cas où l'employeur prend en charge l'impôt sur les salaires résultant de l'imposition des avantages faisant l'objet du présent règlement grand-ducal, ceux-ci sont à considérer comme rémunérations nettes d'impôt. La retenue d'impôt est à opérer d'après les dispositions des articles 22 à 26 du règlement grand-ducal modifié du 9 janvier 1974 relatif à la détermination de la retenue d'impôt sur les salaires et les pensions.

Art. 7.

L'attribution d'un avantage en nature au salarié avec, en contrepartie, diminution de la rémunération en espèces est calculé comme suit.

La méthode de l'évaluation forfaitaire n'est pas applicable lorsque l'avantage en nature est accordé au salarié en contrepartie de la réduction de sa rémunération en espèces.

Dans un tel cas, la réduction de la rémunération en espèces est à comparer à la valeur effective (valeur estimée de réalisation) de l'avantage en nature. En cas d'équivalence de la réduction de la rémunération avec la valeur réelle de l'avantage en nature, la substitution de la rémunération

en espèces par l'avantage en nature ne modifie ni le montant brut de la rémunération ni son montant imposable.

Dans le cas où l'employeur prend à sa charge d'autres frais en relation avec l'avantage accordé, ceux-ci sont à soumettre à la retenue d'impôt par leur valeur effective.

Art. 8.

L'avantage de la mise à la disposition du salarié d'un cycle à pédalage assisté défini à l'article 129d, alinéa 1^{er}, lettre b) de la loi ou d'un cycle défini à l'article 129d, alinéa 1^{er}, lettre c) de la loi est à évaluer à zéro euros.

Art. 9.

Le présent règlement est applicable à partir de l'année d'imposition 2017.

Pour les voitures qui font l'objet d'un contrat non-échu au 1^{er} janvier 2017, l'avantage en nature est calculé jusqu'à l'échéance normale du terme invariablement avec un taux de 1,5 pour cent.

Art. 10.

Notre Ministre des Finances est chargé de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Mémorial.

Fiche financière

En application de l'article 79 de la loi modifiée du 8 juin 1999 sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l'État

Intitulé du projet :

Avant-projet de règlement grand-ducal modifiant le règlement grand-ducal du 23 décembre 2016 portant exécution de l'article 104, alinéa 3 de la loi modifiée du 4 décembre 1967 concernant l'impôt sur le revenu.

Avec la réforme fiscale de 2017 l'avantage en nature (ATN) sur le véhicule de fonction, dont peut profiter chaque employé bénéficiant d'une voiture de société, ne dépend plus uniquement de la valeur d'investissement de ce véhicule, mais également de son taux d'émission de CO₂ et de sa motorisation.

Il est présumé que l'avant-projet de règlement grand-ducal sous rubrique générera une augmentation temporaire de la base imposable des salariés/employés auxquels est mis à disposition une voiture automobile à personnes immatriculée au nom d'une personne morale et qui pourra être utilisée à des fins privées suite à l'augmentation du niveau d'émissions de CO₂ déterminé par la nouvelle procédure de réception par type WLTP, introduite par la Commission européenne. L'analyse des nouvelles immatriculations de véhicules durant l'année 2019 a montré pour les voitures automobiles à personnes une augmentation moyenne de 20% du niveau des émissions de CO₂ suivant le cycle WLTP par rapport au cycle NEDC.

Comme il est proposé d'utiliser la valeur d'émission WLTP pour le calcul des avantages en nature uniquement à partir de l'année 2021 aucune recette supplémentaire n'est prévue pour l'année 2020.

Etant donné qu'à partir de l'année 2021 l'ATN est calculé en fonction des valeurs WLTP pour toutes les nouvelles immatriculations ainsi que pour toutes les immatriculations de l'année 2020, à l'exception des voitures de fonction pour lesquelles un contrat a été signé avant le 1^{er} janvier 2020, il est estimé que le nouveau régime s'appliquera à environ 40.000 véhicules de fonction pour l'année 2021.

Cependant, comme il n'est guère possible de pressentir le comportement d'achat des futurs propriétaires de véhicules en fonction des dispositions proposées ainsi que de l'évaluation au niveau d'émissions des modèles de véhicules disponibles sur le marché, il n'est pas possible de se prononcer plus en détail concernant les recettes à prévoir à partir de l'année 2021.

De ce qui précède, il peut être retenu, que les recettes de l'état vont probablement augmenter lors de l'année 2021 pour avoir une décroissance continue par la suite avec l'introduction de nouveaux modèles de voitures moins polluantes pour atteindre vraisemblablement en 2025 le seuil actuel.



FICHE D'ÉVALUATION D'IMPACT MESURES LÉGISLATIVES, RÉGLEMENTAIRES ET AUTRES

Coordonnées du projet

Intitulé du projet :	Avant-Projet de règlement grand-ducal modifiant le règlement grand-ducal du 23 décembre 2016 portant exécution de l'article 104, alinéa 3 de la loi modifiée du 4 décembre 1967 concernant l'impôt sur le revenu.
Ministère initiateur :	Ministère de la Mobilité et des Travaux publics Ministère des Finances
Auteur(s) :	Ministère de la Mobilité et des Travaux publics Ministère des Finances
Téléphone :	
Courriel :	
Objectif(s) du projet :	Mise en conformité du règlement grand-ducal sur le calcul des avantages en nature pour les véhicules de société et les véhicules de leasing à la suite de modifications de la législation communautaire en matière de la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers
Autre(s) Ministère(s) / Organisme(s) / Commune(s) impliqué(e)(s)	Administration des contributions directes Société Nationale de Circulation Automobile
Date :	18/12/2019



Mieux légiférer

1 Partie(s) prenante(s) (organismes divers, citoyens,...) consultée(s) : Oui Non

Si oui, laquelle / lesquelles :
Chambre de commerce
Chambre des métiers

Remarques / Observations : /

2 Destinataires du projet :

- Entreprises / Professions libérales : Oui Non
- Citoyens : Oui Non
- Administrations : Oui Non

3 Le principe « Think small first » est-il respecté ? Oui Non N.a. ¹
(c.-à-d. des exemptions ou dérogations sont-elles prévues suivant la taille de l'entreprise et/ou son secteur d'activité ?)

Remarques / Observations :

¹ N.a. : non applicable.

4 Le projet est-il lisible et compréhensible pour le destinataire ? Oui Non

Existe-t-il un texte coordonné ou un guide pratique, mis à jour et publié d'une façon régulière ? Oui Non

Remarques / Observations :

5 Le projet a-t-il saisi l'opportunité pour supprimer ou simplifier des régimes d'autorisation et de déclaration existants, ou pour améliorer la qualité des procédures ? Oui Non

Remarques / Observations :



6

Le projet contient-il une charge administrative² pour le(s) destinataire(s) ? (un coût imposé pour satisfaire à une obligation d'information émanant du projet ?)

Oui Non

Si oui, quel est le coût administratif³ approximatif total ?
(nombre de destinataires x
coût administratif par destinataire)

² Il s'agit d'obligations et de formalités administratives imposées aux entreprises et aux citoyens, liées à l'exécution, l'application ou la mise en œuvre d'une loi, d'un règlement grand-ducal, d'une application administrative, d'un règlement ministériel, d'une circulaire, d'une directive, d'un règlement UE ou d'un accord international prévoyant un droit, une interdiction ou une obligation.

³ Coût auquel un destinataire est confronté lorsqu'il répond à une obligation d'information inscrite dans une loi ou un texte d'application de celle-ci (exemple : taxe, coût de salaire, perte de temps ou de congé, coût de déplacement physique, achat de matériel, etc.).

7

a) Le projet prend-il recours à un échange de données inter-administratif (national ou international) plutôt que de demander l'information au destinataire ?

Oui Non N.a.

Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il ?

b) Le projet en question contient-il des dispositions spécifiques concernant la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel⁴ ?

Oui Non N.a.

Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il ?

⁴ Loi modifiée du 2 août 2002 relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel (www.cnpd.lu)

8

Le projet prévoit-il :

- une autorisation tacite en cas de non réponse de l'administration ? Oui Non N.a.
- des délais de réponse à respecter par l'administration ? Oui Non N.a.
- le principe que l'administration ne pourra demander des informations supplémentaires qu'une seule fois ? Oui Non N.a.

9

Y a-t-il une possibilité de regroupement de formalités et/ou de procédures (p.ex. prévues le cas échéant par un autre texte) ?

Oui Non N.a.

Si oui, laquelle :

10

En cas de transposition de directives communautaires, le principe « la directive, rien que la directive » est-il respecté ?

Oui Non N.a.



Sinon, pourquoi ?

11

Le projet contribue-t-il en général à une :

a) simplification administrative, et/ou à une

Oui Non

b) amélioration de la qualité réglementaire ?

Oui Non

Remarques / Observations :

12

Des heures d'ouverture de guichet, favorables et adaptées aux besoins du/des destinataire(s), seront-elles introduites ?

Oui Non N.a.

13

Y a-t-il une nécessité d'adapter un système informatique auprès de l'Etat (e-Government ou application back-office)

Oui Non

Si oui, quel est le délai pour disposer du nouveau système ?

14

Y a-t-il un besoin en formation du personnel de l'administration concernée ?

Oui Non N.a.

Si oui, lequel ?

Remarques / Observations :



Egalité des chances

15

Le projet est-il :

- principalement centré sur l'égalité des femmes et des hommes ? Oui Non
- positif en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui Non

Si oui, expliquez
de quelle manière :

- neutre en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui Non

Si oui, expliquez pourquoi :

aucune différenciation suivant le sexe de la personne qui peut profiter des avantages en nature

- négatif en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui Non

Si oui, expliquez
de quelle manière :

16

Y a-t-il un impact financier différent sur les femmes et les hommes ? Oui Non N.a.

Si oui, expliquez
de quelle manière :

Directive « services »

17

Le projet introduit-il une exigence relative à la liberté d'établissement soumise à évaluation⁵ ? Oui Non N.a.

Si oui, veuillez annexer le formulaire A, disponible au site Internet du
Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur :

www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html

⁵ Article 15 paragraphe 2 de la directive « services » (cf. Note explicative, p.10-11)

18

Le projet introduit-il une exigence relative à la libre prestation de services transfrontaliers⁶ ? Oui Non N.a.

Si oui, veuillez annexer le formulaire B, disponible au site Internet du
Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur :

www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html

⁶ Article 16, paragraphe 1, troisième alinéa et paragraphe 3, première phrase de la directive « services » (cf. Note explicative, p.10-11)

